Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig

Nr. 55 Ausgegeben Danzig, den 21. Oktober 1931

Alle zur Veröffentlichung im Gesetzblatt, im Staatsanzeiger Teil I und Staatsanzeiger Teil II bestimmten Druckaufträge müssen völlig druckreif eingereicht werden; es muß aus den Druckvorlagen selbst auch ersichtlich sein, welche Worte durch Sperrdruck oder Fettdruck hervorgehoben werden sollen (Sperrdruck einmal, Fettdruck zweimal unterstrichen). Die Geschäftsstelle des Gesetzblattes und des Staatsanzeigers für die Freie Stadt Danzig lehnt jede Verantwortung für etwaige auf Verschulden der Auftraggeber beruhende Unrichtigkeiten oder Unvollständigkeiten der Druckvorlagen ab.

Geschäftsstelle
des Gesetzblattes und Staatsanzeigers
für die Freie Stadt Danzig.

Die Staatsbehörden und die einzelstehenden freistaatlichen Beamten werden auf die Bekanntmachung vom 15. 9. 1922 (Staatsanzeiger 1922 Nr. 87 Ziffer III, Abs. 1) hingewiesen, wonach zum 1. Dezember j. Js. der Bedarf an Gesetzblättern, Staatsanzeigern Teil I und Teil II durch die vorgesetzte Senatsabteilung bei der unterzeichneten Geschäftsstelle anzumelden ist.

Geschäftsstelle
des Gesetzblattes und Staatsanzeigers
für die Freie Stadt Danzig.

147

Verordnung

betreffend Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904, Reichsgesetzblatt 1904, Seite 387.

Vom 13. 10. 1931.

Artikel I

Auf Grund des Gesetzes vom 4. November 1925, G. Bl. 1925 S. 322, Artikel II, wird hiermit folgendes verordnet:

Der § 55, der Abs. 6 des § 56 und der § 66 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, deren bisheriger Wortlaut aufgehoben wird, erhalten nachstehende Fassung:

§ 55

Ausrüstung der Züge mit Bremsen

(1) Unter der Bezeichnung „Bremswagen" sind im Sinne dieser Vorschriften nur diejenigen Bremswagen zu verstehen, die gut wirkende Vorrichtungen zum Bremsen der Wagen während der Fahrt des Zuges besitzen.

(2) Je nach nach Art der Inbetriebsetzung zerfallen die Bremsen in Hand- und Luftdruckbremsen.

a) Handbremsen werden mit menschlicher Handkraft an jedem Bremswagen einzeln in Wirkung gesetzt.

b) Luftdruckbremsen werden von einer Stelle aus für den ganzen Zug gleichzeitig in Betrieb gesetzt.

(3) Ein Zug, der in seiner Zusammensetzung Handbremsen hat, die auf ein Signal der Dampflokomotive durch Zugschaffner bedient werden, wird als Zug mit Handbremsen bezeichnet.

(4) Ein Zug, der in seiner Zusammensetzung Luftdruckbremsen hat, die durch den Lokomotivführer von der Lokomotive aus in Betrieb gesetzt werden, wird als Zug mit Luftdruckbremsen bezeichnet.

(Achter Tag nach Ablauf des Ausgabetages: 29. 10. 1931.)

(5) Jeder Zug muß eine entsprechende Anzahl von bedienten (wirkenden) Bremswagen besitzen, die unentbehrlich sind zur Regulierung der Geschwindigkeit und zum Anhalten des Zuges auf eine Entfernung von 700 m auf Hauptbahnen und auf solchen Nebenbahnen von allgemeiner Bedeutung, deren Einrichtungen ein Hemmen der Züge auf 700 m Entfernung zulassen, und auf Entfernungen von 400 m auf allen übrigen Nebenbahnen.

Als Gesamtlast des Zuges wird das Bruttogewicht der ganzen Zugzusammenstellung, ohne die arbeitende Lokomotive und deren Tender bezeichnet. Als Bremslast des Zuges dagegen wird das Gesamtgewicht der sich im Zuge befindlichen Wagen angesehen, die eine wirkende und bediente Bremse haben.

(6) Die den Bedingungen des vorherigen Absatzes 5 entsprechende Bremslast des Zuges muß nach den anliegenden Tabellen A, B, C und D berechnet werden, in welchen das Verhältnis der unentbehrlichen Bremslast zur Zuglast in Abhängigkeit von der Bremsweise, von der größten zulässigen Geschwindigkeit des Zuges und von der maßgebenden Neigung der Strecke angegeben ist.

Je nach der Vervollkommnung des Bremsverfahrens unterliegen die Tabellen einer Revision durch die Aufsichtsbehörde im Wege einer besonderen Verordnung.

(7) Bei Berechnung der unentbehrlichen Bremslast des Zuges ist die ganze Last oder nur ein Teil der Last der einzelnen Bremswagen anzunehmen und zwar:

a) bei Personen-, Post- und Gepäckwagen, deren sämtliche Achsen eine Bremsvorrichtung besitzen, das Eigengewicht der Wagen (Tara) in t jedoch mit der Beschränkung, daß bei Handbremsen der Berechnung keinesfalls mehr als 24 t zugrunde gelegt werden;

b) bei dreiachsigen Personen-, Post- und Gepäckwagen, bei denen die Mittelachse nicht gebremst ist — $^2/_3$ des Eigengewichts (Tara) der Wagen;

c) bei sechsachsigen Personen-, Post- und Gepäckwagen, bei denen die Mittelachsen der Untergestelle nicht gebremst sind — $^2/_3$ des Eigengewichts (Tara) der Wagen;

d) bei beladenen Güter- und Gepäckwagen — Dienstwagen (in Güterzügen) —, deren sämtliche Achsen gebremst sind — das Gesamtgewicht der Wagen, d. i. das Eigengewicht (Tara) unter Hinzurechnung des Gewichts der Ladung;

e) bei beladenen vierachsigen Güterwagen mit zwei gebremsten Achsen — die Hälfte des Gesamtgewichts, d. i. das Eigengewicht (Tara) unter Hinzurechnung des Gewichts der Ladung;

f) bei beladenen sechsachsigen Güterwagen, bei denen die Mittelachsen der Untergestelle nicht gebremst sind — $^2/_3$ des Gesamtgewichts (Eigengewicht unter Hinzurechnung des Gewichts der Ladung);

g) bei leeren Güterwagen — das um $^1/_3$ erhöhte Eigengewicht der Wagen;

h) die Last jeder gebremsten Tenderachse einer im Zuge nicht arbeitenden Lokomotive ist mit 6 t zu berechnen.

Bemerkung zu den Punkten d), e), f) und g). Vorstehende Vorschriften beziehen sich nur auf handgebremste Züge. Vor der Einführung von Luftdruckbremsen in Güterzügen werden besondere Vorschriften herausgegeben werden.

(8) Die Anzahl der mit der Hand gebremsten Wagen darf in Güterzügen mit mehr als 50 Wagen nicht weniger als drei gebremste Wagen betragen.

(9) Die Last der arbeitenden Zuglokomotiven nebst dem Tender wird nicht zu der Bremslast gerechnet. In bestimmten Fällen können bei Berechnung der unentbehrlichen Bremslast überschüssige Bremswerte der in dem Zuge arbeitenden Lokomotiven und deren Tender teilweise oder ganz zu der Bremslast des Zuges zugezählt werden. Die Art der Anrechnung regelt eine besondere Verordnung der Aufsichtsbehörde.

(10) Für die in den Tabellen nicht angegebenen Geschwindigkeiten und Neigungen wird die unentbehrliche Bremslast des Zuges als Zwischenwert im Verhältnis zu den in den Tabellen angegebenen Bremslastprozenten der benachbarten Geschwindigkeits- und Neigungsziffern berechnet; Bruchteile von 0,5 und mehr werden auf volle Einheiten aufgerundet und Bruchteile unter 0,5 nicht berücksichtigt.

(11) Für Geschwindigkeiten unter 15 km in der Stunde gilt die für eine Geschwindigkeit von 15 km angegebene Bremslast.

(12) Für Fahrten auf wagerechten Strecken und in Gefällen gelten die Bremslastprozente, die der schnellsten Geschwindigkeit entsprechen, die für den Zug auf der betreffenden wagerechten Strecke und in dem gegebenen Gefälle zugelassen ist.

(13) Für Fahrten in Steigungen sind aus den Tabellen zu ermitteln: a) die Bremslastprozente, die der gegebenen Neigung und einer Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde entsprechen, b) die Bremslastprozente, die der Fahrt auf der wagerechten Strecke mit der größten für den Zug auf dieser Strecke allgemein zulässigen Geschwindigkeit entsprechen.

Für die Besetzung der Bremsen gilt der größere der beiden Bremswerte a) oder b).

(14) Für Strecken, die der Zug ohne Änderung der Bremsbesetzung durchfährt, ist bei Berechnung der Bremslastprozente die Neigung maßgebend, welche die größte Anzahl von Bremsen erfordert. Diese Neigung muß mindestens 1000 m lang sein. Ist sie kürzer als 1000 m, so ist für die Berechnung der Bremslastprozente die Neigung der Luftlinie anzunehmen, die zwei 1000 m von einander entfernte Punkte verbindet und die größte Abweichung von der Waagerechten ergibt.

(15) In einem Zuge mit durchgehender Bremse, dem Wagen ohne Luftdruckbremse angehängt sind, wird die erforderliche Bremslast getrennt für den mit durchgehender Bremse und für den mit Handbremse bedienten Zugteil nach den Tabellen berechnet.

(16) Auf Strecken unter 40 ‰ Steigungen kann bei Güterzügen, die mit der Hand gebremst und durch zwei arbeitende Lokomotiven befördert werden — eine davon als Schiebelokomotive — die erforderliche Bremslast, berechnet nach der Tabelle D, um 25 v. H. ermäßigt werden.

(17) Züge, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 60 km in der Stunde verkehren, müssen Wagen mit betriebstätigen Luftdruckbremsen haben. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit über 50 km für die Stunde, ist bei handgebremsten Zügen nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

(18) Wenn in einem Zuge die bei der höchstzugelassenen Geschwindigkeit erforderliche Bremslast nicht vorhanden ist, so muß dessen Höchstgeschwindigkeit bis auf diejenige Norm ermäßigt werden, welche der vorhandenen Bremslast entspricht.

(19) Für den Fall, daß die Luftdruckbremse nicht in Tätigkeit gesetzt werden kann, ist die Geschwindigkeit des Zuges unter Berücksichtigung der vorhandenen handgebremsten Bremslast entsprechend zu ermäßigen.

Bremstabelle A

für Schnell- und Personenzüge mit Luftdruckbremsen
auf
Hauptbahnen und solchen Nebenbahnen von allgemeiner Bedeutung,
auf denen ein Bremsweg von 700 m Länge zugelassen ist

Auf Neigungen		Für je 100 Tonnen Zuggewicht (Zuglast) müssen bei einer zugelassenen größten Geschwindigkeit bis zu																			
von ‰	vom Verhältnis	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115
		Kilometer in der Stunde Bremswerte (Bremslast) in Tonnen vorhanden sein:																				
0	1 : ∞	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	26	31	37	43	50	57	65	73	82	91	100
1	1 : 1000	6	6	6	6	6	8	12	15	19	23	28	33	39	46	53	60	68	76	86	97	—
2	1 : 500	6	6	6	6	7	9	13	16	20	24	30	35	41	48	55	63	71	79	89	100	—
3	1 : 333	6	6	6	6	8	10	14	17	22	26	32	37	43	50	58	65	74	82	93	—	—
4	1 : 250	6	6	6	7	9	11	15	18	23	28	34	39	45	52	60	68	77	85	97	—	—
5	1 : 200	6	6	6	7	9	12	16	19	24	29	35	40	47	54	62	70	79	88	100	—	—
6	1 : 166	6	6	6	8	10	13	17	21	26	31	37	42	49	56	65	73	83	94	—	—	—
7	1 : 143	6	6	7	9	11	14	18	22	27	33	39	44	51	58	67	76	86	97	—	—	—
8	1 : 125	6	7	8	10	12	15	19	24	28	34	40	46	53	60	69	79	89	—	—	—	—
10	1 : 100	6	7	9	11	14	17	21	25	30	36	42	49	56	63	73	84	95	—	—	—	—
12	1 : 83	7	9	11	13	16	19	23	28	33	39	45	52	60	68	78	—	—	—	—	—	—
14	1 : 71	8	10	12	14	17	21	25	30	36	42	49	57	64	73	—	—	—	—	—	—	—
16	1 : 62	9	11	14	16	19	23	26	33	39	45	52	60	68	78	—	—	—	—	—	—	—
18	1 : 55	10	12	16	18	21	25	28	35	41	48	55	63	72	—	—	—	—	—	—	—	—
20	1 : 50	11	13	17	19	23	27	30	37	43	50	58	66	76	—	—	—	—	—	—	—	—
22	1 : 45	13	15	18	21	25	29	34	40	46	53	62	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	1 : 40	14	17	20	24	27	32	38	44	50	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	1 : 33	16	20	24	27	32	37	43	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	1 : 28	19	23	27	32	36	42	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	1 : 25	25	27	31	36	41	47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Bremstabelle B für Züge mit Handbremsen
auf Hauptbahnen und solchen Nebenbahnen von allgemeiner Bedeutung,
auf denen ein Bremsweg von 700 m Länge zugelassen ist

Auf Neigungen		Für je 100 Tonnen Zuggewicht (Zuglast) müssen bei einer zugelassenen größten Geschwindigkeit bis zu										
von ‰	vom Verhältnis	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
		Kilometer in der Stunde Bremswerte (Bremslast) in Tonnen vorhanden sein:										
0	1 : ∞	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	26
1	1 : 1000	6	6	6	6	6	8	11	15	19	23	28
2	1 : 500	6	6	6	6	7	10	13	16	20	24	29
3	1 : 333	6	6	6	6	9	11	15	18	22	26	31
4	1 : 250	6	6	6	7	10	13	16	20	24	28	33
5	1 : 200	6	6	6	9	11	14	18	22	26	30	35
6	1 : 166	6	6	7	10	13	16	19	23	28	32	39
7	1 : 143	6	6	8	11	14	17	21	25	30	34	42
8	1 : 125	6	7	9	12	15	19	23	27	32	36	44
10	1 : 100	7	9	12	14	18	22	26	31	35	40	47
12	1 : 83	9	11	14	17	20	25	29	34	39	—	—
14	1 : 71	10	13	16	19	23	28	32	38	43	—	—
16	1 : 62	12	15	18	22	26	30	35	41	46	—	—
18	1 : 55	13	16	20	24	28	33	39	44	—	—	—
20	1 : 50	15	18	22	26	31	36	42	48	—	—	—
22	1 : 45	17	20	24	29	34	39	45	—	—	—	—
25	1 : 40	19	23	27	32	38	44	—	—	—	—	—
30	1 : 33	23	28	33	38	44	—	—	—	—	—	—
35	1 : 28	27	32	38	44	—	—	—	—	—	—	—
40	1 : 25	31	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Bremstabelle C für Züge mit Luftdruckbremsen
auf Nebenbahnen von allgemeiner Bedeutung, auf denen ein Bremsweg von 400 m Länge vorgeschrieben ist

Auf Neigungen		Für je 100 Tonnen Zuggewicht (Zuglast) müssen bei einer zugelassenen größten Geschwindigkeit bis zu									
von ‰	vom Verhältnis	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
		Kilometer in der Stunde Bremswerte (Bremslast) in Tonnen vorhanden sein:									
0	1 : ∞	6	6	6	7	11	16	21	27	35	43
1	1 : 1000	6	6	6	8	12	18	22	28	36	44
2	1 : 500	6	6	6	9	13	19	23	30	37	46
3	1 : 333	6	6	7	10	14	20	24	31	38	47
4	1 : 250	6	6	8	11	15	21	25	32	40	48
5	1 : 200	6	6	8	11	16	22	26	33	41	50
6	1 : 166	6	7	9	12	17	23	28	34	42	51
7	1 : 143	6	8	10	13	18	24	29	36	44	53
8	1 : 125	6	8	11	14	19	25	30	37	45	54
10	1 : 100	7	9	12	15	20	26	32	39	48	57
12	1 : 83	8	11	14	17	22	28	34	42	50	57
14	1 : 71	9	12	15	19	24	30	36	44	53	57
16	1 : 62	10	13	16	20	26	32	39	46	53	57
18	1 : 55	11	14	18	22	27	34	41	49	53	57
20	1 : 50	12	15	19	23	29	35	43	51	53	57
22	1 : 45	16	17	21	25	31	37	45	51	53	57
25	1 : 40	20	25	31	38	45	54	63	68	70	75
30	1 : 33	24	29	36	43	52	57	63	68	70	75
35	1 : 28	28	34	41	49	55	57	63	68	70	75
40	1 : 25	32	39	46	49	55	57	63	68	70	75

Bremstabelle D

für Züge mit Handbremsen

auf

Nebenbahnen von allgemeiner Bedeutung, auf denen ein Bremsweg von 400 m Länge vorgeschrieben ist

Auf Neigungen		Für je 100 Tonnen Zuggewicht (Zuglast) müssen bei einer zugelassenen größten Geschwindigkeit bis zu					
		15	20	25	30	35	40
von ‰	vom Verhältnis	Kilometer in der Stunde Bremswerte (Bremslast) in Tonnen vorhanden sein:					
0	1 : ∞	6	6	6	8	13	18
1	1 : 1000	6	6	6	9	14	20
2	1 : 500	6	6	6	10	15	21
3	1 : 333	6	6	7	11	16	23
4	1 : 250	6	6	8	13	18	24
5	1 : 200	6	6	10	14	19	26
6	1 : 166	6	7	11	15	20	27
7	1 : 143	6	8	12	16	22	29
8	1 : 125	6	9	13	17	23	30
10	1 : 100	8	11	15	20	26	33
12	1 : 83	9	13	17	22	28	—
14	1 : 71	11	15	19	24	31	—
16	1 : 62	13	16	21	27	34	—
18	1 : 55	14	18	23	29	—	—
20	1 : 50	16	20	25	32	—	—
22	1 : 45	18	22	27	34	—	—
25	1 : 40	20	25	31	38	—	—
30	1 : 33	24	29	36	43	—	—
35	1 : 28	28	34	41	—	—	—
40	1 : 25	32	39	46	—	—	—

§ 56

(6) Am Schlusse eines mit durchgehender Bremse gefahrenen Personenzuges dürfen innerhalb der zugelassenen Zugstärke, wenn die vorgeschriebene Bremslast (§ 55) vorhanden ist, einzelne an die durchgehende Bremse nicht angeschlossene Wagen mitgeführt werden, und zwar:

Auf Hauptbahnen	Auf Nebenbahnen
Bei Zügen bis zu 35 km Geschwindigkeit bis zu 30 Achsen	Bei Zügen bis zu 35 km Geschwindigkeit bis zu 30 Achsen
„ „ von 36 bis 50 km Geschwindigkeit — 20 Achsen	„ „ von 36 bis 50 km Geschwindigkeit bis zu 20 Achsen
„ „ „ 51 „ 60 „ „ — 12 Achsen	„ „ von 51 bis 60 km Geschwindigkeit bis zu 6 Achsen
„ „ „ 61 „ 80 „ „ — 6 Achsen	
An Züge, die mit mehr als 80 km Geschwindigkeit fahren, dürfen solche Wagen nicht angehängt werden.	An Züge, die mit mehr als 60 km Geschwindigkeit fahren, dürfen solche Wagen nicht angehängt werden.

§ 66

Fahrgeschwindigkeit

(1) Die Geschwindigkeit des Zuges ist abhängig von der Bauart der Lokomotive und der Wagen, von dem Gewicht und der Stärke des Zuges und seiner Bremslast, sowie auch von dem Bau der Brücken, Gleise und der Eisenbahneinrichtungen und ihrem Zustande. Die Geschwindigkeit wird in Kilometern für die Stunde angegeben.

(2) Die Geschwindigkeit, die in keinem Falle überschritten werden darf, wird als Höchstgeschwindigkeit bezeichnet.

(3) Die höchste Zuggeschwindigkeit darf nicht überschreiten:

a) die zulässige Geschwindigkeit, die für die zugführende Lokomotive oder den Motorwagen je nach deren Bauart festgesetzt ist;

b) die zulässige Geschwindigkeit, die für die Wagen nach ihrer Bauart festgesetzt ist und welche der Stärke der Züge, der Gattung der Bremsen und der vorhandenen Bremslast entspricht;

c) die auf dem jeweiligen Streckenabschnitte zulässige Geschwindigkeit, die entsprechend dem Bau und dem Zustand der Gleise, der Art des Oberbaues und der Eisenbahneinrichtungen, insbesondere für die Sicherung der Züge und der Übergänge in Schienenhöhe, festgesetzt ist.

(4) Die größte zulässige Geschwindigkeit darf bei Personenzügen, die mit Luftdruckbremsen gefahren werden, auf Hauptbahnen 100 km und auf Nebenbahnen 60 km in der Stunde nicht überschreiten. Dagegen dürfen bei handgebremsten Zügen des Personenverkehrs auf Hauptbahnen 60 km und auf Nebenbahnen 50 km in der Stunde nicht überschritten werden, sofern die Höchstgeschwindigkeit aus anderen Gründen nicht noch mehr herabgesetzt wird.

(5) Unter besonders günstigen Verhältnissen kann die größte zulässige Geschwindigkeit bei Personenzügen mit Luftdruckbremse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde auf Hauptbahnen höchstens bis 120 km in der Stunde erhöht werden.

(6) Die größte zulässige Geschwindigkeit bei Güterzügen, die mit Luftdruckbremsen gebremst werden, darf auf Hauptbahnen 60 km und auf Nebenbahnen 50 km in der Stunde nicht überschreiten, sofern sie aus anderen Gründen nicht noch mehr einzuschränken ist; dagegen darf bei handgebremsten Güterzügen auf Hauptbahnen die Höchstgeschwindigkeit 50 km und auf Nebenbahnen 40 km in der Stunde nicht überschreiten, sofern sie aus anderen Rücksichten nicht noch mehr beschränkt wird.

(7) Die Erhöhung der größten zulässigen Geschwindigkeit der leichten und kurzen Güterzüge mit bedienter Handbremse bis 60 km in der Stunde ist nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zugelassen.

(8) Bei Aufstellung von Fahrplänen muß die zulässige Höchstgeschwindigkeit eines Zuges unter Berücksichtigung der vorhandenen Neigungen und Krümmungen nach Maßgabe der nachstehenden Tabellen noch beschränkt werden.

I. Tabelle der größten zulässigen Geschwindigkeit der Züge in Abhängigkeit von den Neigungen

A. Auf Hauptbahnen

In Gefällen		Zugelassene Höchstgeschwindigkeit des Zuges von km in der Stunde	Bemerkungen
von ‰	vom Verhältnis		
0	1 : ∞	100	Erhöht die Aufsichtsbehörde die größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges entsprechend dem Absatz 5 bis zu 120 km in der Stunde, so werden die Geschwindigkeiten auf Neigungen von 0 bis 5‰ entsprechend heraufgesetzt.
1	1 : 1000	100	
2	1 : 500	100	
3	1 : 333	100	
4	1 : 250	100	
5	1 : 200	100	
6	1 : 166	100	
7	1 : 143	100	
8	1 : 125	95	
9	1 : 111	93	
10	1 : 100	90	
11	1 : 91	87	
12	1 : 83	85	
13	1 : 77	83	
14	1 : 71	80	
15	1 : 67	77	
16	1 : 62	75	
17	1 : 59	73	
18	1 : 55	70	
19	1 : 53	67	
20	1 : 50	65	
21	1 : 48	62	
22	1 : 45	60	
23	1 : 43	58	
24	1 : 42	57	
25	1 : 40	55	

B. Auf Nebenbahnen

In Gefällen		Zugelassene Höchstgeschwindigkeit des Zuges von km in der Stunde	Bemerkungen
von ‰	vom Verhältnis		
0 bis 20	1 : ∞ bis 1 : 50	60	
25	1 : 40	50	
30	1 : 33	40	
35	1 : 28	35	
40	1 : 25	30	

II. Tabelle der größten zugelassenen Geschwindigkeit in Abhängigkeit von Krümmungsbogen auf Haupt- und Nebenbahnen

Bogen-Halbmesser	Die größte zugelassene Geschwindigkeit des Zuges von km in der Stunde	Bemerkungen
1200	100	Erhöht die Aufsichtsbehörde die größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges entsprechend dem Absatz 5 bis zu 120 km in der Stunde, so wird die Geschwindigkeit in den Krümmungsbogen von 1000 bis 1200 m entsprechend heraufgesetzt.
1100	100	
1000	100	
900	100	
800	95	
700	90	
600	85	
500	80	
400	75	
350	70	
300	65	
250	60	
200	50	
180	45	
150	40	
120	30	
100	25	

Bei Halbmessern, die zwischen den Ziffern der obigen Tabelle liegen, wird für die größte zulässige Zuggeschwindigkeit der entsprechende Zwischenwert der beiden Ziffern ermittelt, die für die benachbarten Halbmesser festgesetzt sind.

(9) Liegt der Gleisbogen der Strecke im Gefälle, so ist im Fahrplane als größte zugelassene Zuggeschwindigkeit die kleinste der beiden Geschwindigkeiten vorzusehen, die sich in Rücksicht auf das Gefälle und den Bogenhalbmesser nach Absatz 8 ergeben.

(10) Die größte zulässige Geschwindigkeit der Züge muß mit Rücksicht auf folgende Umstände, außer den oben im Absatz 3 dieses Paragraphen genannten, ermäßigt werden.

a) Die Geschwindigkeit eines Zuges, der durch eine Lokomotive mit voranfahrenden Tender gezogen wird, oder die Geschwindigkeit einer Lokomotive mit voranfahrenden Tender darf 50 km in der Stunde nicht übersteigen, mit Ausnahme von Tenderlokomotiven, bei denen die Geschwindigkeit nicht von der Fahrtrichtung abhängig ist.

b) Bei einem geschobenen Zuge ohne arbeitende Lokomotive an der Spitze, darf die Geschwindigkeit 25 km und auf Strecken mit unbewachten Übergängen in Schienenhöhe 15 km in der Stunde nicht übersteigen.

c) Die Geschwindigkeit eines von einer Lokomotive gezogenen Zuges darf, wenn der Zug durch eine Lokomotive nachgeschoben wird, 50 km und wenn er durch zwei Lokomotiven nachgeschoben wird, 30 km in der Stunde nicht übersteigen; bei günstigen Bedingungen kann auf Hauptbahnen mit Genehmigung der Bezirksdirektion die Geschwindigkeit der mit einer Lokomotive geschobenen Züge bis zu 60 km in der Stunde erhöht werden.

d) Die Geschwindigkeit des Zuges mit einem Schneepfluge auf eigenen Rädern darf 45 km in der Stunde nicht übersteigen.

Die Bezirksdirektionen bestimmen, mit welcher Geschwindigkeit Züge mit arbeitenden und nicht arbeitenden Schneepflügen entsprechend der Bauart des Pfluges und den örtlichen Bedingungen des Oberbaues auf den einzelnen Strecken fahren dürfen.

e) Über solche Stellen der Strecke, die eine Verminderung der Geschwindigkeit erfordern und durch Langsamfahrsignale gekennzeichnet sind, ist mit 15 km Geschwindigkeit in der Stunde zu fahren, sofern das Zugpersonal nicht schriftlich von der Anwendung einer anderen Geschwindigkeit benachrichtigt worden ist.

f) In Weichen muß entsprechend den Sicherungseinrichtungen die Geschwindigkeit der in den Bahnhof einfahrenden oder aus dem Bahnhof ausfahrenden Züge, wie nachstehend angegeben, vermindert sein:

f1) Sind die Weichen nicht verschlossen, so muß die Geschwindigkeit bei Zügen des Personenverkehrs, die über solche Weichen gegen die Spitze fahren, in gerader Richtung bis auf 30 km in der Stunde vermindert werden.

f2) Sind die Weichen verschlossen, so darf die Geschwindigkeit der Züge des Personenverkehrs, die gegen die Weichenspitzen fahren, in gerader Richtung 70 km nicht übersteigen; in abzweigender Richtung darf auf Hauptbahnen die Geschwindigkeit nicht mehr als 45 km und auf Nebenbahnen nicht mehr als 30 km in der Stunde betragen.

f3) Sind die Weichen durch Riegel verschlossen und ist die Zugfahrstraße festgelegt, so ist eine Verminderung der Geschwindigkeit bei Zügen des Personenverkehrs, die in gerader Richtung gegen die Weichenspitzen fahren, nicht erforderlich, dagegen muß in abzweigender Richtung die Geschwindigkeit bis auf 45 km in der Stunde vermindert werden.

f4) Die Geschwindigkeit der gegen die Weichenspitzen fahrenden Züge des Güterverkehrs darf unabhängig davon, ob die Weichen verschlossen oder nicht verschlossen sind, in der geraden Richtung 40 km und in der abzweigenden Richtung 25 km in der Stunde nicht überschreiten.

f5) Wenn die Fahrstraßen der Züge auf den Bahnhöfen gegen Krümmungen führen, so muß die Fahrgeschwindigkeit in diesen Stellen nach dem Ermessen der Bezirksdirektion der Staatsbahnen vermindert werden.

f6) Unabhängig von obigen Beschränkungen ist die Fahrgeschwindigkeit der Züge bei Einfahrt in einen Bahnhof und Ausfahrt aus einem Bahnhof, sowie auch bei Durchfahrt aller Züge durch einen Bahnhof von der Vollkommenheit der Sicherungseinrichtungen abhängig zu machen, wie z. B. der Signaleinrichtungen und der Art der Weichen- und Signalstellung, ferner von der Unmöglichkeit der Umstellung der Weichen unter dem Zuge der Sicherung der Zugfahrstraßen durch Schutzgeleise oder Gleissperren und von der Anwendung anderer Sicherungseinrichtungen.

(11) In den Fahrplänen müssen die größte auf jeder Strecke zugelassene Fahrgeschwindigkeit, die normale Fahrzeit sowie die zum Ausgleich von Verspätungen zulässige kürzeste Fahrzeit angegeben werden.

Eine geringere als die festgesetzte kürzeste Fahrzeit darf in keinem Falle angewendet werden.

(12) Die in Absatz 10 angegebenen Verminderungen der Zuggeschwindigkeit müssen ohne Rücksicht darauf eingehalten werden, ob der Zug mit der normalen Geschwindigkeit oder bei Verspätungen unter Anwendung der zugelassenen Fahrzeitverkürzung fährt.

(13) Geschwindigkeitsbeschränkungen, die im Fahrplan nicht vorgesehen sind, sind dem beteiligten Zug-, Stations- und Streckenpersonal rechtzeitig bekanntzugeben.

(14) Besteht auf einer Strecke ein mehr als 1000 m langer Abschnitt mit einer größeren als der für diese Strecke maßgebenden Neigung (Gefälle), für welche die Bremslast des Zuges festgesetzt wurde, so ist auf dieser Strecke entweder die Bremslast entsprechend der größeren Neigung durch Besetzung von Zusatzbremswagen zu erhöhen oder für dieses Gefälle eine geringere Geschwindigkeit zu bestimmen, entsprechend der in dem Zuge vorhandenen Bremslast.

Hierüber müssen in den Fahrplänen für die einzelnen Strecken besondere Hinweise angegeben sein.

Artikel II

Die Verordnung tritt am Tage ihrer Verkündung in Kraft.

Danzig, den 13. Oktober 1931.

Der Senat der Freien Stadt Danzig

Dr. Ziehm Dr. Wiercinski-Keiser

Schriftleitung: Geschäftsstelle des Gesetzblattes und des Staatsanzeigers. — Druck von A. Schroth in Danzig.